

Stadtvertretung der Landeshauptstadt

Schwerin

Datum: 2016-03-08

Dezernat/ Amt: III / Fachdienst
Verkehrsmanagement
Bearbeiter/in: Bierstedt, Carsten
Telefon: 545 - 2071

Beschlussvorlage Drucksache Nr.

00649/2016

öffentlich

Beratung und Beschlussfassung

Dezernentenberatung
Hauptausschuss
Ausschuss für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr
Ausschuss für Finanzen
Ortsbeirat Altstadt, Feldstadt, Paulsstadt, Lewenberg
Hauptausschuss
Stadtvertretung

Betreff

Bauvorhaben Wittenburger Straße 3. Bauabschnitt
Ausführungsvarianten

Beschlussvorschlag

Die Stadtvertretung entscheidet, die Variante zu realisieren, die vorsieht, von der Brücke über die Gleise der Deutschen Bahn AG bis zum Beginn der Fußgängerzone beidseitig einen durchgehenden Radfahrstreifen und normgerechte Gehwegbreiten herzustellen (Variante 4 der Vorplanung des Bauvorhabens Wittenburger Straße, 3. Bauabschnitt).

Begründung

1. Sachverhalt / Problem

In seiner Sitzung am 07. Dezember 2015 hatte der Hauptausschuss zu dem Investitionsvorhaben folgende Beschlüsse gefasst:

- Der Hauptausschuss beschließt eine außerplanmäßige Auszahlung zur Finanzierung der Nebenkosten des 3. Bauabschnittes des Vorhabens Wittenburger Straße in Höhe von 205.500 € im Haushaltsjahr 2015.
- Der Hauptausschuss beschließt im Einvernehmen mit der Oberbürgermeisterin, den Vertrag über die Planung des 3. Bauabschnittes des Vorhabens Wittenburger Straße mit dem in einem freihändigen Auswahlverfahren ermittelten geeignetsten Planungsbüro zu schließen.
Die Vorentwurfsplanung beinhaltet drei Varianten, die zu prüfen sind.

Der Vertrag über die Planung des Vorhabens wurde mit der ICN Ingenieure GmbH, Wilhelm-Hennemann-Straße 2, 19061 Schwerin, geschlossen. Die Vorplanung liegt nunmehr

vor.

Die Vorplanung hatte die durch den Beschluss der Stadtvertretung vom 07. Dezember 2015 gesetzten Prämissen der Gestaltung des zweiten Bauabschnittes der Wittenburger Straße (Friedensstraße bis Brücke) zu berücksichtigen. In diesem Straßenabschnitt erfolgt danach die Umgestaltung des Straßenquerschnittes, die im Wesentlichen durch die Verlagerung des Gleises der Straßenbahn auf die südliche Seite der Fahrbahn bedingt ist. Daraus ergibt sich, dass im Zuge der Vorplanung des dritten Bauabschnittes der Wittenburger Straße der Punkt zu bestimmen war, an dem das Gleis der Straßenbahn die alte Gleislage wieder erreicht.

Entsprechend des Beschlusses des Hauptausschusses vom 07. Dezember 2015 beinhaltet die Vorplanung eine diesbezügliche Variantenuntersuchung. Dabei wurden abweichend von dem Beschluss vier Varianten der Betrachtung unterzogen. Die Lageplandarstellungen der untersuchten Varianten sind als Anlagen beigefügt.

Ziel der Planung war der angemessene Ausgleich der Verkehrsbedürfnisse der Straßenbahn, der Fußgänger/innen und Radfahrer/innen und des Kraftfahrzeugverkehrs. Im Zusammenhang mit der Lageveränderung des Straßenbahngleises war zu prüfen, inwiefern und in welchem Umfang die vorschriftengerechte Ausbildung der Fahrradfahrerführung im Straßenraum möglich ist. Hierbei liegt besonderes Augenmerk auf der vorschriftengerechten Radfahrerführung in Richtung Westen, die derzeit nicht existiert. Eine mögliche umfassende Änderung der Gleislage im Planbereich würde weiterhin auch das Problem der mangelhaften Gehwegbreiten lösen können, denn ein umfassender Straßenumbau ermöglicht die Herstellung regelkonformer Gehwegbreiten.

Der Erläuterungsbericht der Vorplanung charakterisiert die Varianten wie folgt:

Variante 1:

Das Gleis wird unmittelbar hinter der Brücke im Kreuzungsbereich der Wittenburger Straße/Reiferbahn verschwenkt. Die dafür notwendige Baulänge beträgt 60 m. Im Anschluss daran verbleibt das Gleis in der vorhandenen nördlichen Lage. Aufgrund der geringen Baulänge ist eine grundsätzliche Optimierung der Gehwegbreiten und Radfahrerführungen im Planbereich nicht möglich.

Variante 2:

Das Gleis wird in neuer Lage in der südlichen Fahrbahnhälfte über den Einmündungsbereich Reiferbahn hinaus in der südlichen Fahrbahnhälfte geführt und unmittelbar im Anschluss an den Einmündungsbereich in die vorhandene Gleislage verschwenkt. Hierfür ist eine Baulänge von 96 m erforderlich. Damit wäre ein Umbau ca. der Hälfte des Planbereiches notwendig. Aufgrund der Baulänge ist eine grundsätzliche Optimierung der Gehwegbreiten und Radfahrerführungen im Planbereich nicht möglich.

Variante 3:

Die Gleisverschiebung zieht sich bis in den Einmündungsbereich der Lübecker Straße, berührt allerdings die Fußgängerzone nicht. Hierbei wird das Gleis in neuer Lage in der südlichen Fahrbahnhälfte über den Einmündungsbereich Reiferbahn hinaus in der südlichen Fahrbahnhälfte geführt und im Anschluss kontinuierlich über den gesamten Bereich bis zur Einmündung der Lübecker Straße in die vorhandene Gleislage verschwenkt. Die Baulänge beträgt 183 m. In der östlichen Hälfte des Planbereiches ist aufgrund der dabei entstehenden Gleislage kein ausreichender Bauraum für die Anlage eines separaten Radfahrstreifens in westlicher Richtung als geregelte Radfahrerführung möglich.

Variante 4:

Die Gleisverschiebung erfolgt so, dass im gesamten Planbereich, d. h. von der Brücke bis in den Beginn der Fußgängerzone, ein Radfahrstreifen hergestellt werden kann und normge-

rechte Gehwegbreiten entstehen. Das Straßenbahngleis wird hierbei konsequent in der südlichen Fahrbahnhälfte geführt und schwenkt erst im Einmündungsbereich der Lübecker Straße in die vorhandene Gleislage hinein. Die Baulänge beträgt 208 m. Das Bauende der Gleisanpassung befindet sich östlich des Einmündungsbereiches, ca. 30 m nach Beginn der Fußgängerzone.

Der Planer bewertet die Varianten wie folgt:

Variante 1:

Die Gleisverschwenkung im Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereich Reiferbahn/Wittenburger Straße beinhaltet unmittelbar östlich der Brücke einen nach links führenden S-Bogen. Die damit entstehende Trassierung ist aus Verschleißgründen und Fahrkomfortgründen für die Straßenbahnfahrgäste abzulehnen. Aufgrund der Fixpunkte des Brückenbauwerkes und der südlichen Bebauung im weiteren Verlauf der Wittenburger Straße ist ein S-Bogen mit geringen Radien und extrem kurzen Zwischengeraden erforderlich. Da sich dieser Bereich in einer Gefällelage befindet, würden Straßenbahnen ständig Bremskräfte einbringen. Hierdurch ergibt sich dauerhaft ein besonders hoher Verschleiß an den Fahrwerken der Straßenbahnen durch starke seitliche Abnutzung der Radreifen und insbesondere am Gleis. In Folge dessen würde es in verkürzten Abständen zur Instandsetzung der Gleisanlagen und damit verbundenen Straßen- und Gleissperrungen kommen müssen.

Weiterhin ist aus Gründen des Verkehrsablaufes die Lage der Verschwenkung im Einmündungsbereich äußerst problematisch. Die Kraftfahrzeuge, die aufgrund der Einbahnstraßenregelung Richtung Marienplatz in der linken, d. h. nördlichen, Fahrbahnhälfte und damit links neben der Bahn fahren, müssten, genau wie die Straßenbahn, an dieser Stelle die Fahrbahnseite wechseln. Muss dann noch ein Kfz nach rechts in die Reiferbahn abbiegen, steigt das Unfallrisiko enorm. Zur sicheren Gestaltung des Verkehrsablaufs wäre hier eine Lichtsignalanlage erforderlich.

Die Situation wäre auch für Radfahrer/innen äußerst problematisch. Auf einer Länge von 30 m kann kein geregelter Radfahrstreifen angelegt werden. Die aus westlicher Richtung über die Brücke in der südlichen rechten Fahrbahnhälfte fahrenden Radfahrer/innen könnten in ihrer Trasse verbleiben und in den vorhandenen Radfahrstreifen östlich der Reiferbahn einfahren. Für Radfahrer/innen aus östlicher Richtung kommend ist östlich der Reiferbahn kein nutzbarer Verkehrsraum vorhanden.

Eine Verbesserung für den Fußgängerverkehr durch Verbreiterung der vorhandenen Gehwege kann aufgrund der Beibehaltung der Gleislage im überwiegenden Planbereich nicht erreicht werden.

Zusammenfassend muss festgestellt werden, dass die Gleisverschwenkung aufgrund der geschilderten Problematik keine dauerhafte Lösung sein kann und auch für einen temporären Übergangszustand hohes Gefahrenpotential birgt. Somit müsste schnellstmöglich eine grundsätzliche Veränderung der Straßenbahngleislage östlich der Reiferbahn realisiert werden. Hierbei wären dann erhöhte Aufwendungen für die wiederholten Gleislageanpassungen zu verzeichnen.

Aus vorgenannten Gründen stellt die Variante 1 keine dauerhafte und keine wirtschaftliche Lösung dar (s. Kostendarstellung in der Anlage).

Variante 2:

Der in der Variante 1 geschilderte Konfliktpunkt im Einmündungsbereich Reiferbahn ist gelöst, jedoch lediglich nach Osten verschoben. Auch hier ist zur sicheren Verkehrsabwicklung eine lichtsignalgesteuerte Regelung erforderlich, die bei einer einfahrenden Straßenbahn den Kfz-Verkehr auf der Höhe des Einmündungsbereiches Reiferbahn stoppt.

Der Bereich, in dem keine geregelte Radfahrerführung möglich ist, verlängert sich auf 57 m und betrifft beide Fahrrichtungen.

Eine Verbesserung für den Fußgängerverkehr durch Verbreiterung der vorhandenen Gehwege kann aufgrund der Beibehaltung der Gleislage im überwiegenden Planbereich nicht erreicht werden.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die Variante 2 zwar keine Konflikte im direkten Einmündungsbereich Reiferbahn erzeugt, jedoch die vorher beschriebenen Probleme grundsätzlich weiterhin existieren. Die Gleisverschwenkung kann aufgrund der geschilderten Problematik keine dauerhafte Lösung sein und birgt auch für einen temporären Übergangszustand hohes Gefahrenpotential. Somit müsste schnellstmöglich eine grundsätzliche Veränderung der Straßenbahngleislage im gesamten Planbereich realisiert werden. Hierbei wären wiederum erhöhte Aufwendungen für wiederholte Gleislageanpassungen zu verzeichnen.

Aus vorgenannten Gründen stellt auch die Variante 2 keine dauerhafte und keine wirtschaftliche Lösung dar.

Variante 3:

Im Einmündungsbereich der Reiferbahn werden keine Konflikte erzeugt. Durch die aufgrund der Kurvenlage des gesamten Planbereiches hier kontinuierlich stattfindende Lageverschiebung des Straßenbahngleises im Straßenraum ist die Situation für Kfz-Fahrer/innen hinsichtlich der verfügbaren Fahrbahnbreite neben dem Straßenbahngleis noch unübersichtlicher und schwerer einzuschätzen. Auch hier scheint nur eine lichtsignalgesteuerte Regelung das Gefahrenpotential zu minimieren.

Eine geregelte Radfahrtrasse ist nur auf ca. der Hälfte der Baulänge herstellbar. Es wird damit keine Verbesserung für die Radfahrverkehre erreicht. Stattdessen wird die Situation aufgrund der Unübersichtlichkeit für den Radfahrer/innen hinsichtlich verfügbarer Verkehrsräume wesentlich verschlechtert.

Im westlichen Planbereich ist eine Verbreiterung der Gehwege zu Lasten der Anordnung des Radfahrstreifens nicht möglich. Alternativ müsste hier vollständig auf den Radfahrstreifen verzichtet werden. Im östlichen Planbereich wäre die Verbreiterung des nördlichen Gehweges denkbar.

Zusammenfassend kann eine Verbesserung der Fußgängerführung nur zu Lasten der Radfahrerführung erfolgen. Somit wird das Ziel einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer nicht erreicht. Die Variante stellt damit bei einem vergleichweisen hohen baulichen Aufwand keine funktionierende Lösung dar, zumal diese Variante als endgültiger Zustand angesehen werden müsste. Eine spätere Anpassung, wie bei Variante 1 und 2 möglich, ist nicht realisierbar bzw. nur bei einem erneuten Umbau auf gesamter Länge.

Variante 4:

Die Gleislage ist konsequent in die südliche Fahrbahnhälfte verschoben. Dadurch besteht die Möglichkeit bei Optimierung der nördlichen Gehwegbreiten zusätzlich einen Radfahrstreifen für die nach Westen fahrenden Radfahrer/innen genau wie im Brückenbereich und westlichen Abschnitt der Wittenburger Straße in der nördlichen Fahrbahnhälfte anzulegen. Sowohl der Kfz-Verkehr als auch der Fahrradfahrerverkehr in östlicher Richtung kann über den Gleisbereich abgewickelt werden.

Diese Variante erreicht für alle Verkehrsteilnehmer optimale Verhältnisse und stellt aus Sicht des Verfassers die bei Herstellung der temporären Gleisverschwenkungen Variante 1 oder 2 die endgültig herzustellende Lösung dar.

Unter funktionalen Aspekten handelt es sich bei der Variante 4 um die Vorzugsvariante.

Der Planer fasst das Ergebnis der Untersuchung wie folgt zusammen:

Die Varianten 1 bis 3 weisen erhebliche Nachteile hinsichtlich der Verkehrssicherheit auf, da weder die Schaffung einer separaten durchgängigen Radverkehrsführung in westlicher Richtung möglich ist, noch eine wesentliche Verbesserung der Verhältnisse für Fußgänger/innen auf der Nordseite durch Herstellung regelkonformer Gehwegbreiten erreicht werden kann. Im Ergebnis der Variantenbewertung muss daher festgestellt werden, dass nur die Variante 4 eine Lösung darstellt, bei der die Verhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer/innen dauerhaft zufriedenstellend und optimal umgesetzt werden können.

Nur in der Variante 4 ist die Herstellung einer durchgängig separaten Radverkehrsführung in westlicher Richtung mit Anlage eines Radfahrstreifens auf der nördlichen Fahrbahnseite und einer ausreichenden Verbreiterung des nördlichen Gehwegs möglich.

Die Varianten 1 und 2 können aufgrund ihrer funktionellen Einschränkungen nur als temporäre Lösungen angesehen werden, wodurch ein späterer erneuter Umbau erforderlich werden würde. Hierbei liegt es auf der Hand, dass die Realisierung der Variante 4 gegenüber einer Realisierung der Varianten 1 oder 2 mit späterem Umbau zur Variante 4 auch wirtschaftliche Vorteile besitzt, da dadurch sowohl Investitionskosten als auch wiederholte Verkehrsraumeinschränkungen und Sperrungen gespart werden.

Die Variante 3 kann nur als endgültige Lösung angesehen werden, da ein Umbau in die Variante 4 nur in fast vollständiger Planbereichslänge erfolgen könnte und damit keinen Vorteil bringt. Da den Belangen des Radfahrverkehrs bei der Variante 3 nicht Rechnung getragen werden kann, ist diese aus funktionellen Gründen als nachteilig zu bewerten und sollte daher nicht zur Ausführung gelangen.

Der Planer hat sein Untersuchungsergebnis auch tabellarisch zusammengefasst. Diese Tabelle ist im Anhang beigefügt.

Um die Wirtschaftlichkeit der Varianten zu bewerten, hat der Planer die Gleisbaukosten der Varianten wie folgt gegenübergestellt:

Gleisbaukosten Variante 1 = 334.000,00 €
Gleisbaukosten Variante 2 = 375.680,00 €
Gleisbaukosten Variante 3 = 226.900,00 €
Gleisbaukosten Variante 4 = 258.400,00 €

Die Kosten der Varianten 1 und 2 ergeben sich durch Addition der Kosten der temporären Herstellung und der Kosten zur Herstellung der dauerhaften Lösung (s. Kostendarstellung in der Anlage).

Er stellt fest, dass die jeweils nur als temporäre Übergangslösung zu beurteilenden Varianten 1 und 2 in der Gesamtbewertung die kostenintensivsten und damit unwirtschaftlichen Varianten sind. Der Kostenunterschied zwischen den Varianten 3 und 4 entspricht ca. dem Verhältnis der unterschiedlichen Baulängen, jedoch müssen die funktionalen Unterschiede mit den beträchtlichen Mängeln hinsichtlich der Radfahrerführung in Varianten 3 bewertet werden.

Die Gesamtbaukosten der Variante 4 betragen nach der Vorplanung 821.100 €. Davon entfallen auf die Wiederherstellung der Pflasteroberfläche im Bereich der Fußgängerzone 84.000 €. Im Einzelnen enthält die Anlage die Zusammensetzung der entstehenden Kosten der Variante.

Bei der Durchführung der Straßenbaumaßnahme muss wegen der Gleislageänderung keine der Ver- und Entsorgungsleitungen umverlegt werden. Lediglich Anpassungsarbeiten an den Schächten der Abwasserleitung und den Hausanschlussleitungen der Versorgungslei-

tungen sind erforderlich. Die Baukosten aufgrund der Leitungsanpassungen haben eine Höhe von 60.900 €.

Die Kostendarstellung der Vorplanung ist in der Anlage beigefügt.

Um die nachteilige Betroffenheit von Anliegern/Anliegerinnen durch die Gleislageänderung zu vermeiden, soll gemäß den Empfehlungen der „Schwingungs- und Schalltechnischen Untersuchung“ des I.B.U. Ingenieurbüro für Schwingungs-, Schall- und Schienenverkehrstechnik GmbH von Dezember 2015 eine elastische Rillenschienenlagerung zum Einsatz kommen. Hierbei wird durch die elastische Schienenlagerung mit einer maximalen Schieneeneinsenkung von 1 bis 1,5 mm unter maximaler Radsatzlast erreicht, dass negative Immissionsveränderungen infolge von Körperschall und Schwingungen durch den Betrieb der Straßenbahn nicht eintreten werden. Es werden trotz der Reduzierung des Abstandes der Gleisanlage zur südlichen Bebauung sogar Verbesserungen hinsichtlich der Körperschall- und Schwingungsemissionen erreicht.

Bauablauf

Bei der Realisierung des 3. Bauabschnittes ist der Einmündungsbereich der Reiferbahn als Zuführung zum Schlosspark-Center betroffen. Hier wäre eine lange dauernde Vollsperrung des Einmündungsbereiches notwendig. Daher empfiehlt der Planer, einen separaten Abschnitt zu bilden. Insbesondere der Fahrbahnbereich einschließlich der Gleisanlage könnte in diesem Abschnitt gesondert hergestellt und während der Realisierung des verbleibenden Abschnittes durch den öffentlichen Fahrzeugverkehr parallel wieder genutzt werden.

Besonders vorteilhaft würde sich hier die zeitgleiche Realisierung des vorgezogenen Abschnittes mit dem 2. Bauabschnitt darstellen, da hier ohnehin eine Vollsperrung bis zum 19. September 2016 geplant ist. Die Bauzeit für den vorgezogenen Teilabschnitt betrüge ca. 8 Wochen. Sie läge insofern in der für Straßenbauarbeiten günstigen Zeit der Sommerschulferien. Nach Verkehrsfreigabe für den Bereich des 2. Bauabschnittes könnte bei einer parallelen abgeschlossenen Realisierung des Straßen- und Gleisbereichs des vorgezogenen Teils des 3. Bauabschnittes der Verkehr von der Wittenburger Straße westlich über die Einmündung Reiferbahn dauerhaft abgewickelt werden.

Die bauliche Realisierung des Bereiches östlich der Einmündung Reiferbahn sollte gebündelt ab dem Frühjahr 2017 erfolgen. Es kann dann von der Fertigstellung spätestens im November 2017 ausgegangen werden.

2. Notwendigkeit

Die Entscheidung ist die Voraussetzung der Fortsetzung des Umbaus der Wittenburger Straße in ihrem dritten Bauabschnitt. Der Umbau ist notwendig, um die Straße dem öffentlichen Verkehr und insbesondere dem Straßenbahnverkehr wieder zur Verfügung stellen zu können.

3. Alternativen

keine

4. Auswirkungen auf die Lebensverhältnisse von Familien

Die erhebliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse kommt auch Familien zugute.

5. Wirtschafts- / Arbeitsmarktrelevanz

In der Folge der Entscheidung sind Bauaufträge auszulösen, die voraussichtlich an örtliche Bauunternehmen vergeben werden.

6. Darstellung der finanziellen Auswirkungen auf das Jahresergebnis / die Liquidität

Der vorgeschlagene Beschluss ist haushaltsrelevant

ja (bitte Unterabschnitt a) bis f) ausfüllen)

nein

a) Handelt es sich um eine kommunale Pflichtaufgabe: ja
Maßnahmenummer: 5410116002

b) Ist der Beschlussgegenstand aus anderen Gründen von übergeordnetem Stadtinteresse und rechtfertigt zusätzliche Ausgaben:
Die erhebliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und mit ihr die Beseitigung von Gefährdungen bei der Benutzung der Straße sind das entscheidende Motiv des Umbaus der Straße.

c) Welche Deckung durch Einsparung in anderen Haushaltsbereichen / Produkten wird angeboten:
Die Durchführung der Maßnahme ist durch den Haushalt gesichert.

d) Bei investiven Maßnahmen bzw. Vergabe von Leistungen (z. B. Mieten):

Nachweis der Unabweisbarkeit – zum Beispiel technische Gutachten mit baulichen Alternativmaßnahmen sowie Vorlage von Kaufangeboten bei geplanter Aufgabe von als Aktiva geführten Gebäuden und Anlagen:
hier nicht relevant, da bereits Gegenstand des Haushaltes

Betrachtung auch künftiger Nutzungen bei veränderten Bedarfssituationen (Schulneubauten) sowie Vorlage der Bedarfsberechnungen:
hier nicht relevant, da bereits Gegenstand des Haushaltes

Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für das Vermögen der Stadt (Wirtschaftlichkeitsbetrachtung im Sinne des § 9 GemHVO-Doppik):
hier nicht relevant, da bereits Gegenstand des Haushaltes

Grundsätzliche Darstellung von alternativen Angeboten und Ausschreibungsergebnissen:
hier nicht relevant, da bereits Gegenstand des Haushaltes

e) Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für die Sanierung des aktuellen Haushaltes:
(inklusive konkreter Nachweis ergebnis- oder liquiditätsverbessernder Maßnahmen und Beiträge für Senkung von Kosten, z. B. Betriebskosten mit Berechnungen sowie entsprechende Alternativbetrachtungen):
hier nicht relevant, da bereits Gegenstand des Haushaltes

f) Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für die Sanierung künftiger Haushalte:
(siehe Klammerbezug Punkt e):
hier nicht relevant, da bereits Gegenstand des Haushaltes

über- bzw. außerplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen im Haushaltsjahr

Mehraufwendungen / Mehrauszahlungen im Produkt: keine

Die Deckung erfolgt durch Mehrerträge / Mehreinzahlungen bzw. Minderaufwendungen / Minderausgaben im Produkt: nicht erforderlich

Die Entscheidung berührt das Haushaltssicherungskonzept:

ja

Darstellung der Auswirkungen:

nein

Anlagen:

- Erläuterungsbericht der Vorplanung
- Lagepläne Varianten 1 bis 4
- tabellarische Gegenüberstellung und Bewertung der Varianten
- Kostenschätzung

gez. Angelika Gramkow
Oberbürgermeisterin